

PUNTI PROGRAMMATICI PER IL VENETO 2015-2020

INDICE

#SIAMOABITUATI A FARE pag. 3

INTRODUZIONE pag. 4

“SAREMO PRIMI PER...” pag. 6

VENETO 3X1 – “MACROREGIONE DELLE TRE VENEZIE pag. 8

CULTURA, TURISMO, AGRICOLTURA, CACCIA pag. 9

 Cultura pag. 9

 Turismo pag. 9

 Agricoltura pag. 9

 Caccia pag. 10

COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO pag. 11

VENETI NEL MONDO pag. 12

AMBIENTE, URBANISTICA, INFRASTRUTTURE pag. 12

 Ambiente pag. 12

 Urbanistica pag. 15

 Infrastrutture pag. 16

SANITA' E SERVIZI SOCIALI pag. 21

ISTRUZIONE E FORMAZIONE pag. 24

ISTITUZIONI pag. 25

BUROCRAZIA E PUBBLICA AMMINISTRAZIONE pag. 28

SICUREZZA pag. 29

BILANCIO E FINANZA pag. 30

FAMIGLIA pag. 31

EDUCAZIONE pag. 31

SCUOLA pag. 31

LE PRIORITA' PER BELLUNO pag. 32

#SIAMOABITUATI AFARE

I nostri prossimi cinque anni: nessun “libro dei sogni” e zero demagogia. Pochi punti, ma realizzabili: Regione delle Tre Venezie, eliminazione del ticket e razionalizzazione dell’organizzazione sanitaria, dimezzamento del bollo auto, diminuzione del costo dell’energia e abbassamento delle tasse, pagamenti entro 30 giorni, sburocratizzazione, zone franche, mutui su misura per le giovani coppie, integrazione delle pensioni, sicurezza notturna rafforzata, bandi e finanziamenti europei, priorità per Belluno. Noi abbiamo il coraggio di decidere.

INTRODUZIONE

Il Veneto, nei prossimi cinque anni, è atteso da una sfida decisiva. Ecco perché, ora più che mai, la partita deve essere affrontata col nostro talento più grande, quello del **FARE**.

La nostra regione si fonda sulla famiglia. Che, nel corso dei decenni, ha saputo garantire alla società una struttura solida. Il modello, dalle nostre case, è entrato nelle aziende, con la nascita di moltissime piccole e medie imprese. La Regione, per non tradire questi valori fatti di serietà e di sacrificio, dovrà assolutamente **rivedere le voci di spesa**, garantendo una reale **riduzione delle tasse** e impegnandosi in una vera - e non demagogica - **battaglia per l'abbassamento del costo dell'energia. Il tempo delle chiacchiere e delle promesse non mantenute è finito. Le imprese dovranno ricevere i pagamenti dalla pubblica amministrazione in tempi certi e brevi.** Non è ammissibile dover attendere due anni per essere liquidati, che le aziende private debbano ricoprire l'involontario ruolo di banche delle società pubbliche. **I pagamenti dovranno rispettare il limite dei 30 giorni. È stato possibile nel Comune di Verona e sarà obbligo anche per la Regione Veneto.**

Al centro delle politiche regionali dovrà tornare la famiglia. **Bisogna mettere le giovani coppie nelle condizioni di acquistare casa tramite agevolazioni e mutui su misura.** Il sostegno dovrà essere garantito sia dall'inserimento nello Statuto del fattore familiare come criterio inderogabile della fiscalità, sia dalla **parità di trattamento tra i nati e i figli già nati**: nelle graduatorie per l'assegnazione delle case popolari, ad esempio, non dovrà esserci differenza.

Il Veneto potrà ricominciare a correre soltanto una volta "sburocratizzato": non è più accettabile che imprenditori e cittadini perdano giornate tra uffici e carte bollate. È ora di semplificare: **la Regione deve aiutare le famiglie, non complicare la vita. Dovrà diventare l'anello di congiunzione con le istituzioni europee per accedere a bandi e ad agevolazioni che oggi, per colpa di una macchina regionale troppo pesante e spesso distante dalle persone, la stragrande maggioranza dei veneti nemmeno conosce.**

La nostra scuola ha l'obbligo di garantire una preparazione adeguata alle nuove generazioni: inevitabilmente si troveranno ad affrontare le sfide future in una logica meno locale e più europea. È **prioritario dotarsi di nuovi strumenti che siano in grado di risolvere, alla radice, il problema dell'emigrazione dei ragazzi: per colpa dello Stato centrale i nostri giovani trovano gli unici sbocchi professionali all'estero.**

Abbiamo il dovere di rivitalizzare il tessuto produttivo: per farlo non è possibile seguire logiche populistiche, come l'uscita dall'Euro, scelta demenziale che ci isolerebbe drammaticamente dai mercati. Al contrario, dovremmo rafforzare i legami e il nostro ruolo in Europa.

Aboliremo il ticket sanitario: ancora oggi le 21 Ulss del Veneto sostengono spese diverse per gli stessi servizi. Applicando i costi e i servizi standard all'interno della regione, su parametri di virtuosità - cioè su quelli delle Ulss migliori - si possono ottenere le risorse, dimostrabili con i conti alla mano, per raggiungere questo risultato. Inoltre razionalizzeremo l'organizzazione sanitaria: non si taglierà alcun servizio, ma semplicemente si accorperanno uffici e si taglieranno costosi ruoli burocratici. È poi inaccettabile che in Regione si discuta senza esito da cinque anni sul futuro dell'ospedale di Padova e che la "cittadella della Salute di Treviso" sia da tempo al palo: a Verona, con un piano preciso e definito nei tempi, siamo riusciti a realizzare la più grande piastra chirurgica d'Europa. È questa la differenza tra il dire e il fare. È questo il coraggio di decidere.

Alla nostra Regione dovrà essere concessa una maggiore autonomia fiscale e decisionale: questo può passare solamente attraverso l'applicazione dell'articolo 132 della Costituzione, secondo cui si può «disporre la fusione di Regioni esistenti o la creazione di nuove Regioni con un minimo di un milione di

abitanti, quando ne facciano richiesta tanti Consigli comunali che rappresentino almeno un terzo delle popolazioni interessate, e la proposta sia approvata con referendum dalla maggioranza delle popolazioni stesse». Questo porterà alla creazione di una macroregione florida e autonoma da Roma, col Friuli Venezia Giulia e il Trentino Alto Adige. Quindi ci impegneremo a concretizzare ciò che in Regione fino ad oggi è stato portato avanti solo a chiacchiere.

Sul fronte del turismo, non è possibile che il portale del Veneto, regione capofila in Italia, abbia un settimo dei visitatori rispetto a quello di regioni limitrofe, come il Trentino Alto Adige (dato di agosto 2014). Evidentemente qualcosa non ha funzionato: tanto per fare un esempio, se al posto di essere registrato come dominio dell'isola di Tonga (".to"), fosse stato registrato (come da buon senso) col classico ".it", forse migliaia di persone in più l'avrebbero consultato con maggiore facilità.

Diamo al territorio la possibilità di ripartire con slancio, valorizzando le peculiarità di ogni provincia: Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza hanno tesori paesaggistici, architettonici e culturali unici. **Belluno, per la particolare conformazione del territorio, dovrà ricevere un occhio di riguardo.** E verrà data massima attenzione, coi fatti e non con le semplici promesse, alla volontà popolare di annettersi alle Regioni limitrofe: ecco che l'attuazione dell'articolo 132 potrebbe dare risposte pure a queste situazioni.

Per la sicurezza delle nostre case e delle nostre aziende possiamo organizzare un controllo maggiore del territorio dalle 19 alle 7 attraverso la sinergia tra le forze dell'ordine statali, locali e private. Per la sicurezza non possono essere investite briciole o poco più: servono investimenti anche sulla videosorveglianza. **È però imprescindibile una decisa pressione sul governo centrale per un forte inasprimento delle pene.**

Sul fronte delle opere pubbliche nessuna infrastruttura dovrà restare incompiuta: non è ammissibile bloccare, ad esempio, la "via del mare" e la "Nogara-Mare" solo perché c'è un'indagine in corso. Se c'è un'indagine, la Procura fa le opportune verifiche, cerca i responsabili e li condanna se è il caso, ma non si blocca una procedura amministrativa: se si ragionasse così in Italia non si farebbe più un'opera pubblica. Abbiamo inoltre in programma la creazione di "zone franche" dove gli imprenditori potranno investire a tassazione zero, dando slancio all'occupazione e rilanciando l'economia.

Sarà poi nostro dovere prestare sempre più attenzione agli anziani: in Veneto, coi risparmi di spesa, si potrebbe seguire il modello della Baviera: **dare 5 euro lordi in più al mese di pensione per ogni anno trascorso in aziende private venete da residenti in Veneto, con un limite anagrafico superiore ai 65 anni e per pensioni inferiori ai 2.500 euro mensili. Ci impegneremo anche a ridurre il bollo auto del 5% all'anno per una scontistica massima del 50% dopo 10 anni.**

Dobbiamo FARE per dare l'opportunità ai veneti di FARE. Noi abbiamo il coraggio di decidere.

Flavio Tosi

“SAREMO PRIMI PER...”

Premessa

Gli impegni che seguono prescindono dall'evoluzione del contesto nazionale di governo perché non vogliamo, come altri, scaricare ogni soluzione su ciò che non dipende da noi. Ci daremo da fare per cambiare l'Italia, non solo il Veneto.

- 1) **EXPORT/VALORE AGGIUNTO DAL 40 AL 50%.** Nei prossimi cinque anni si giocherà il futuro dei veneti: condannati all'isolamento o protagonisti dei nuovi mercati al punto da realizzare il 50% del valore aggiunto attraverso l'esportazione? **Il rifiuto dell'Euro e dell'Europa significherebbe isolarsi dai grandi progetti infrastrutturali transnazionali che possono fare del Triveneto la piattaforma logistica dell'Unione nelle sue relazioni commerciali verso Est e verso Sud (porti, aeroporti, viabilità, alta velocità).**
- 2) **CALO DELLA DISOCCUPAZIONE DAL 7,5 AL 3,5%.** Lo sviluppo economico si calcola dal lavoro delle persone in base a tre parametri: puntiamo, anche attraverso i fondi europei, a tagliare il tasso di disoccupazione dal 7,5 al 3,5%, quello giovanile dal 27,6 al 15%, e quello femminile dal 65 al 50%. Ciò è possibile con **una politica del lavoro fondata sul “recupero” del disoccupato, che sarà dotato di un voucher da spendere a risultato - in termini di posto di lavoro - nel centro (pubblico o privato) di collocamento o di formazione, scelto liberamente. Il voucher sostituirà le spese per i piccoli progetti.**
- 3) **LAUREATI E APPRENDISTATO.** Soltanto un grande polo universitario integrato può essere il motore dell'innovazione. **Il Veneto può e deve raggiungere il primato per numero di laureati occupati, per contratti di apprendistato, per conoscenze-competenze dei giovani e degli adulti secondo le rilevazioni OCSE, anche sviluppando e promuovendo gli istituti tecnici superiori e i centri di formazione professionale.**
- 4) **CONTI IN EQUILIBRIO.** Il Triveneto si può riorganizzare come macroregione dotata di autonomia speciale nel quadro del federalismo a geometria variabile come previsto dalla Costituzione. Le autonomie saranno regolate da costi e fabbisogni standard che, combinati alla capacità fiscale, determineranno il proprio equilibrio di finanza pubblica.
- 5) **RAZIONALIZZAZIONE DELLE SPESE DEI COMUNI.** La Regione dovrà indirizzare i Comuni minori alla piena **integrazione** (non fusione) **per la gestione delle funzioni fondamentali.**
- 6) **FISCALITÀ DI VANTAGGIO.** Obiettivo primario dovrà essere la riduzione della pressione fiscale sulle famiglie e sulle imprese. **Il Veneto dovrà avere la migliore fiscalità di vantaggio - frutto dell'efficienza delle sue istituzioni - per chi vuole vivere e investire sul territorio.** Soltanto con una minore tassazione potrà ripartire il mercato immobiliare. **Abbiamo inoltre in programma la creazione di “zone franche” dove gli imprenditori potranno investire a tassazione zero.**

- 7) **PAGAMENTI AI FORNITORI E ACCESSO AL CREDITO.** Possiamo e dobbiamo risultare primi in Italia per tempi di pagamento ai fornitori della Regione, delle Ulss e dei Comuni. Rafforziamo i fondi di garanzia. Difendiamo le banche locali per evitare di perderle. Sosteniamo la finanza alternativa al credito attraverso l'incontro tra le attività innovative e il risparmio diffuso (crowdfunding), la quotazione nei mercati mobiliari delle medie imprese.

- 8) **SICUREZZA.** Possiamo organizzare il migliore controllo del territorio regionale dalle 19 alle 7 attraverso la sinergia tra le polizie statuali, locali e private, mediante l'impiego di centrali unitarie e delle nuove tecnologie di localizzazione e di videosorveglianza presso le prefetture, frutto della collaborazione tra lo Stato, la Regione, i poteri locali e gli istituti privati di vigilanza.

- 9) **ASPETTATIVA DI VITA.** Siamo quarti per le donne e sesti per gli uomini, stando ai dati del 2010. Possiamo diventare primi attraverso la riduzione dell'ospedalizzazione inappropriata investendo sulla prevenzione e sugli stili di vita, come sui servizi sociosanitari territoriali. Il servizio sanitario regionale dovrà integrarsi con la spesa assistenziale rivendicando l'assegnazione delle risorse finanziarie per le indennità di accompagnamento così da combinare le prestazioni reali con quelle monetarie, incoraggiando la gestione domiciliare della disabilità e dell'invalidità anche con piattaforme informatiche di teleassistenza.

- 10) **NATALITÀ.** Siamo ottavi. Possiamo e dobbiamo diventare primi promuovendo una campagna educativa per la fertilità e ampliando i servizi di cura per la prima infanzia attraverso la combinazione di servizi pubblici del privato sociale e privati, nidi integrati e aziendali, erogando voucher per poterli pagare, applicando il concetto del principio di sussidiarietà.

- 11) **NEI PRINCIPI.** Alla base di ogni speranza di crescita mettiamo l'uomo, la famiglia, le comunità. Il futuro non può che avere il cuore antico della nostra tradizione veneta. Significa conservare il ruolo della famiglia naturale, la vocazione a relazionarci con gli altri in infinite forme associative, a concepire l'impresa stessa come comunità.

#VENETO 3X1 – “MACROREGIONE DELLE TRE VENEZIE”

Riteniamo fondamentale l'**avviamento del percorso previsto dalla Costituzione (art. 132, comma 1)** per la creazione della macroregione “speciale” triveneta, con Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, omogenee per cultura e tessuto sociale, con **enormi benefici per i cittadini in termini economici e fiscali**. L'articolo 132 recita: *«Si può con legge costituzionale, sentiti i Consigli regionali, disporre la fusione di Regioni esistenti o la creazione di nuove Regioni con un minimo di un milione di abitanti, quando ne facciano richiesta tanti Consigli comunali che rappresentino almeno un terzo delle popolazioni interessate, e la proposta sia approvata con referendum dalla maggioranza delle popolazioni stesse»*. **Come abbiamo visto, ogni altro tentativo di ottenere altre forme di autonomia o di indipendenza è finora stato vano.**

CULTURA, TURISMO, AGRICOLTURA, CACCIA

Cultura

Puntiamo sulla riscoperta storica delle identità culturali e sociali. Intendiamo utilizzare finanziamenti comunitari per sostenere questo tipo di approccio su scala europea, promuovendo collaborazioni e progetti di ricerca. Per noi l'Europa è dei popoli e non delle burocrazie. **Vogliamo concentrare le risorse per ottenere grandi eventi di portata nazionale e internazionale.** La conoscenza della storia e del proprio territorio è alla base di un dialogo rispettoso delle diversità. Riconoscere le diversità non è elemento di frattura, bensì di dialogo e scambio. **Per favorire il superamento dei campanilismi locali la Regione favorirà il sostegno, sia formale che sostanziale (certificazioni, promozioni, finanziamenti), di teatri, festival, musei, fondazioni, di enti e imprese, pubblici e privati, che sapranno collaborare assieme in modo continuativo.** La collaborazione sul territorio e per il territorio sarà elemento distintivo tra i soggetti della Regione. "Siamo veneti", oggi rivendicazione ideologica più che evidenza sociale, diventerà "sono veneti", riconoscimento di qualità, di forza strategica, di identità culturale attuale e non solo storica. **"Sapere per saper fare"** è l'emblema di un programma che intendiamo avviare e concretizzare nel prossimo quinquennio. La cultura deve essere il motore del turismo, alla base dello sviluppo commerciale, economico e industriale, fondato su ciò che siamo e sulla valorizzazione delle nostre ricchezze.

Turismo

Il Veneto è la prima regione turistica d'Italia per numero di visitatori. **Ma se ad esempio il sito internet di riferimento per quanti nel mondo cercano informazioni sulle nostre strutture turistiche (www.veneto.to) fosse stato registrato col dominio ".it" - anziché con l'esotico ".to" appartenente allo Stato di Tonga - forse i risultati, per gli operatori di settore, negli ultimi anni sarebbero stati ancora migliori.** La scelta del suffisso di Tonga, rivendicata pubblicamente dal governatore uscente, fu un'inutile prova di forza nei confronti della burocrazia (evidentemente va combattuta in altri modi) che, al posto del più sensato www.veneto.it imponeva la dicitura www.regione.veneto.it, cervellotica ma di certo più logica rispetto a un portale del turismo veneto "made in Tonga" che ad agosto 2014, nel pieno della stagione turistica, ha registrato appena 55 mila visite, contro le 370 mila del sito del Trentino Alto Adige e le 170 mila di quello del Friuli Venezia Giulia. Per citare un ulteriore dato, Verona, grazie a un lavoro serio e costante, è diventata la terza città turistica del Paese. La Regione poi, nell'ultimo bilancio (12 miliardi) ha riservato agli uffici turistici (Iat) soltanto poche centinaia di migliaia di euro. Ora guardiamo avanti. **Il logo "Veneto tra la terra e il cielo" sul quale tanto si è investito deve tornare a contraddistinguere tutto ciò che è "made in Veneto", com'era nella sua accezione iniziale, tanto apprezzata dagli operatori di settore.** La promozione sui mercati internazionali deve tener conto delle mete raggiungibili dagli scali presenti sul territorio (Venezia, Verona e Treviso). Per apportare migliorie al comparto, dobbiamo trovare il sistema di utilizzare parte di quanto raccolto con la tassa di soggiorno (60 milioni di presenze equivalgono minimo a 60 milioni di euro) in accordo coi Comuni e le loro aggregazioni. Deve essere incentivata la nascita e la crescita di una film commission regionale (autorità amministrativa indipendente predisposta all'attrazione di produzioni cinematografiche e audiovisive nel territorio regionale, con fondi provenienti dagli operatori del settore): una regione ricca di località turistiche e culturali come la nostra deve avere il primato nazionale pure in quest'ambito.

Agricoltura

Coltivare nel rispetto della tradizione, seguendo i parametri previsti dalle varie certificazioni, vuol dire conservare, migliorare e valorizzare l'elemento portante, cioè la terra. Incentivare la qualità delle

produzioni agricole vuol dire anche occuparsi della salute dei cittadini. **Va messo ordine nelle produzioni agricole “a marchio” (di trasformazione e vitivinicole) incentivando l’aggregazione del numero dei consorzi di tutela per poter programmare ed effettuare azioni di promozione più incisive. La Regione, assieme ai consorzi, dovrà tutelare nelle sedi competenti (WTO e UE) le origini dei prodotti “a marchio”. “Veneto tra la terra e il cielo” sarà il marchio ombrello: dovrà contraddistinguere i prodotti “made in Veneto”. Dovranno essere rivitalizzate iniziative come “Caseus Veneti” e i prodotti premiati dovranno trovare una giusta promozione a livello di supporto sia istituzionale che commerciale.** Sarà inoltre importante incentivare il progetto dell’**Enoteca regionale** (coordinatore delle azioni in materia vitivinicola) con le sue propaggini sul territorio nelle mete turistiche più frequentate. L’etichettatura dovrà darci la **certezza** di ciò che mangiamo: dov’è nato il prodotto, dov’è stato allevato, coltivato e confezionato. Vanno sviluppate le politiche del **“Km zero”**, favorendo un percorso di sviluppo per valorizzare l’identità e la sostenibilità delle produzioni locali. Fondamentale l’apposizione dell’acronimo **NAM** (Nato, Allevato, Macellato) sulle confezioni dei prodotti. In Italia importiamo **transgenico**, ma non possiamo produrlo. Dunque, in **etichetta**, non dovrà mancare la dicitura “contiene elementi transgenici” oppure “esente ogm”. Va favorito l’**accesso ai mercati nazionali e esteri attraverso i Poli di coordinamento tecnico-scientifico**: serve una **riorganizzazione delle strutture pubbliche** afferenti al settore primario, per indirizzare gli operatori verso una **ristrutturazione delle filiere agroalimentari e dei centri di aggregazione dell’offerta**. Obiettivo da conseguire per i comparti dell’ortofrutta, dei seminativi e delle colture industriali, della vitivinicoltura, della zootecnia da latte e carne, nonché degli altri comparti agricoli regionali. L’evoluzione dei mercati avvenuta negli ultimi anni ha spostato il margine reddituale a scapito della parte produttiva e della trasformazione. È necessaria una politica condivisa per dare certezze reddituali a tutte le componenti.

Sarà inoltre indispensabile un **organo di controllo del cibo**: un tavolo di concertazione e di scambio tra consumatori e produttori per la sicurezza alimentare e la correttezza dei prezzi. La salvaguardia del territorio dovrà arrivare tra un **riequilibrio** di flora e fauna nel rispetto dell’ambiente e del lavoro. La Regione dovrà impegnarsi, anche economicamente, alla diffusione della cultura della legalità in materia di **lotta alla contraffazione** nel settore agroalimentare. La nuova amministrazione regionale dovrà dare piena operatività alla legge regionale **“Banca della terra Veneta”**, alla definitiva applicazione della sussidiarietà in agricoltura attraverso il **ruolo strategico dei Centri di Assistenza Agricola (CAA)**, alla definizione del nuovo strumento della consulenza per le aziende agricole previsto dal PSR 2014-2020 del Veneto che va esteso ai CAA e alla riforma della normativa sulla cooperazione nella Regione del Veneto.

Caccia

È necessario riempire il vuoto della non approvazione del Piano Regionale, in sospenso da tre anni: bisogna portarlo a termine in tempi brevi per dare certezze al mondo venatorio. È doveroso impegnarsi affinché **non si verifichino più chiusure estemporanee** che cancellano i diritti di chi ha pagato le tasse di esercizio dell’attività. Ci opponiamo alla creazione di valichi montani off limits. È altresì importante **semplificare la gestione degli ambiti e dei costi**. Deve essere **salvaguardata la caccia tradizionale** (storno-fringuello-peppola, le cui popolazioni sono in aumento) combattendo le immotivate sentenze dell’Ispra nelle varie sedi di giudizio e modificando le norme (anche quelle istitutive di Parchi) che limitino in modo irrazionale il controllo dei nocivi. Così come **vanno respinte le continue ingerenze dell’Unione Europea** su materie legate alla tradizione locale come la caccia. Lavoriamo per cambiare la norma che favorisca l’addestramento dei cuccioli fino a 18 mesi. A tutto questo va aggiunto un **costante coinvolgimento della base dei cacciatori**, per arrivare a scelte condivise e lungimiranti per l’intero settore.

COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO

Meno tasse e Fisco più equo per far ripartire la domanda interna: con consumi maggiori migliorerà tutta la nostra economia e dalla ripresa statistica passeremo alla crescita reale. Dal confronto con le categorie economiche del commercio, dell'industria e dell'artigianato, dovrà nascere il manifesto del Veneto del 2020. Le imprese del commercio e del manifatturiero, vivendo prevalentemente di domanda interna, hanno sofferto la crisi più di altre, ma non si sono arrese. A loro adesso vanno dati gli strumenti per il rilancio. Per dare nuova linfa al settore si può ripartire dagli esercizi di vicinato. **Prima di dar vita a nuove grandi strutture commerciali (il Veneto è complessivamente saturo) si impone una mappatura di quelle esistenti e un dimensionamento massimo legato allo sviluppo demografico e alla crescita dell'economia.** All'industria il ruolo della valorizzazione del capitale umano: deve aprirsi di più alle contaminazioni con le imprese, al lavoro manuale, alle tecnologie sperimentali. Gli artigiani negli anni si sono trasformati in soggetti economici e sociali consapevoli della propria forza. Nonostante le scelte di politica economica del dopoguerra che hanno privilegiato un processo generalizzato di industrializzazione, il mondo artigiano ha potuto acquisire la propria fisionomia sul piano economico e professionale. Dobbiamo assicurare la creazione di una nuova imprenditorialità e il consolidamento di quella esistente. La flessibilità e la capacità di trasmettere valori sociali e culturali, di creare occupazione qualificata. E l'innovazione tecnologica ci deve mettere nelle condizioni di competere a livello mondiale.

Per rendere il settore più competitivo attraverso l'innovazione, è necessario:

- **Modificare la legge regionale 13/2007** concepita prima della grande crisi. L'introduzione della direttiva europea "Bolkestein" impone alla Regione di legiferare per tutelare le imprese locali esistenti. La nuova legge dovrà consentire anche a tutte le imprese del Commercio, del Turismo e dei Servizi, di avviare reali processi di sviluppo adeguati alle caratteristiche dei diversi mercati.
- **Per un accesso al credito più appagante bisogna valorizzare e sostenere il ruolo dei Confidi** radicati nel territorio, sia come garanti che come conoscitori delle imprese minori; assecondare e sostenere il processo di **razionalizzazione e di efficientamento del sistema regionale dei Confidi del Terziario**, incoraggiandone le fusioni, anche in un logica di premialità; **implementare gli strumenti di finanza regionale a partire da Veneto Sviluppo**, perché settori come il commercio, il turismo, il trasporto e i servizi possano beneficiare ulteriormente di adeguate misure che consentano di realizzare vere e proprie consulenze di sviluppo mirate alla micro-impresa, all'accompagnamento nei delicati passaggi generazionali, ma anche al mantenimento del valore d'avviamento per agevolare transazioni aziendali che ripaghino l'operatore che vuole cedere la propria impresa familiare.

VENETI NEL MONDO

Sono prevalentemente ad alta qualifica. Molti hanno potuto realizzare le proprie aspirazioni. Spesso ricoprono ruoli di responsabilità nei settori in cui operano. Sono i nuovi “ambasciatori veneti”, sia per i nostri prodotti che per le nostre bellezze turistiche. Servono strumenti adeguati per valorizzare questi “asset” invisibili. Vogliamo creare un social network e una banca dati mondiale interattiva per raccogliere e mettere in contatto tra loro queste eccellenze. **Intendiamo riunire attorno a progetti comuni professionalità di spicco nei rispettivi settori, stabilire nuovi contatti lavorativi e ampliare la rete di relazioni internazionali tra persone che hanno in comune l’origine veneta.**

AMBIENTE, URBANISTICA, INFRASTRUTTURE

Ambiente

Rifiuti urbani

Bisogna ripensare il concetto di gestione integrata dei rifiuti uscendo dalla logica del semplice servizio, ma cercando di favorire filiere organizzate che consentano, dalla raccolta e dal trasporto fino all’utilizzo finale, di inserire il “prodotto rifiuto” in un’ottica industriale che rincorra l’efficienza e la valorizzazione dello stesso. **Bisogna dunque ragionare su una programmazione di area vasta con bacini provinciali:** il frazionamento di alcune province in diversi ambiti sembra rincorrere più logiche di potere che di reale efficientamento del servizio. Il ruolo delle AATO, quindi, deve poter prevedere un forte livello di programmazione territoriale in modo da perseguire la propria mission istituzionale. Bisogna regolare il servizio con efficienza contenendo i costi per proporre alle utenze tariffe sostenibili. **È vitale superare il frazionamento delle società pubbliche che si occupano del servizio di raccolta e trasporto.** L’accorpamento consentirebbe di avere la materia prima “rifiuto urbano” nella quasi sua totalità per ottimizzare la logistica sia della raccolta che degli impianti di recupero (vetro, lattine, carta, metalli) o di riciclaggio (plastiche, ingombranti, ecc.). **Serve una riflessione specifica sulla componente organica del rifiuto (FORSU) per sfruttarne al meglio la potenzialità energetica.** Gli attuali impianti di compostaggio spesso sono sprovvisti di impianti di digestione per la captazione del biogas e, quando presenti, vengono usati in combustione per la produzione di energia elettrica. In futuro si dovrà superare questo utilizzo: primo perché spesso distante da reti di distribuzione, con conseguenti costi di allacciamento importanti. In secondo luogo perché le politiche degli incentivi degli ultimi “conto energia” hanno ridotto il sostegno economico alla produzione di energia elettrica da biogas. Sarebbe opportuno pensare di sostituire i tradizionali motori con sistemi di purificazione di biogas per trasformarlo in biometano che, oltre ad avere incentivi molto più alti, chiuderebbe la filiera rifornendo impianti di distribuzione che alimenterebbero i mezzi per la raccolta dei rifiuti - e comunque i mezzi pubblici che sempre più si rivolgono a questo tipo di combustibile per autotrazione - contribuendo al miglioramento del bilancio ambientale complessivo. Data l’esclusiva competenza dello Stato in materia ambientale, bisognerà porre l’attenzione nella conferenza Stato-Regioni alla definizione certa di “End of Waste” del biometano: al momento non è molto chiara. **Negli affidamenti che le neoistituite AATO, in fase di formazione, saranno chiamate a porre in essere, si dovrebbero privilegiare proprio questi progetti virtuosi di industrializzazione piuttosto che limitarsi, come fatto finora, ad affidare solo il servizio di raccolta e trasporto.** Ovviamente è impensabile, a breve, poter conseguire risultati tali da eliminare dall’organizzazione del sistema integrato dei rifiuti gli impianti di

smaltimento (discariche) o di recupero energetico (termovalorizzazione). **La sempre citata esperienza di Ponte nelle Alpi è senz'altro suggestiva, ma improponibile in aree urbane a elevata densità abitativa.**

Rifiuti industriali

Pur mantenendo una condizione, attribuitagli dal diritto, di servizio di pubblica utilità, non hanno caratteristiche di pubblico servizio come i rifiuti urbani, e di conseguenza le competenze della pubblica amministrazione sono diverse e diverso dev'essere l'approccio. Il pubblico può intervenire non come regolatore, ma solo con una legislazione di programmazione territoriale e di disciplina delle caratteristiche degli impianti, sia di recupero che di smaltimento. Attualmente il sistema è nel caos. L'articolo 16 inserito nella Legge Finanziaria Regionale nel 2010, che dà ai Consigli Provinciali la verifica del principio di necessità e prossimità, appariva già da subito insensata: ora il Consiglio di Stato ne ha certificato l'assurdità, prima che la sua illegittimità. **Cinque anni di vessazione burocratica a cui bisognerà velocemente dare soluzione.** Condividendo il principio di limitazione di nuove discariche dal momento che quelle attuali soddisfano già abbondantemente la domanda (eccezione fatta per amianto e fanghi putrescibili "fuori specifica" con recupero energetico di cui il Veneto ha bisogno), la soluzione è **incentivare le tecnologie di recupero.**

Uscendo dalla logica ormai affermata della sindrome di Nimby, quando si parla di rifiuti, cui la politica si è sottomessa (**si insegue il consenso parlando alla pancia della gente che non vuole impianti**), bisogna prendere atto che le attività produttive hanno bisogno di questi servizi soprattutto se funzionali al recupero o al riciclo. **Una forte spinta all'innovazione del recupero si stava manifestando nei progetti presentati in Regione, ma sono stati mortificati per seguire questo o quel comitato:** sono stati posti vincoli sempre più restrittivi che nulla hanno a che vedere con la tutela dell'ambiente. Va fatta una scelta politica chiara: **se si vogliono eliminare il più possibile gli impianti di smaltimento bisogna semplificare l'insediamento degli impianti di recupero e permettere gli stoccaggi provvisori.** Le attività degli impianti di recupero, a differenza delle discariche, se non rispettano i limiti imposti dalla legge vengono sospese e i fenomeni di inquinamento vengono interrotti. Inoltre le fidejussioni consentono di smaltire i quantitativi stoccati. Non serve a nulla far esplodere la burocrazia con liturgie autorizzative che durano anni per poi non esercitare i controlli sull'esercizio delle attività. Occorre ridurre i tempi e semplificare le procedure autorizzative e nello stesso tempo investire sui controlli. In Veneto, con le recenti disposizioni a spot (le ultime leggi organiche del settore risalgono al 1999 e al 2000), si è provveduto addirittura a dare agli organi di controllo le funzioni autorizzative. E invece **perché un settore funzioni ognuno deve fare il suo: le imprese devono realizzare progetti convincenti; le amministrazioni regionali valutarli e approvarli, mentre all'Arpav spettano i controlli nelle fasi di esercizio.**

Piano di Tutela delle Acque

Va rivista con una casistica molto più dettagliata **l'obbligatorietà dei trattamenti delle acque di dilavamento** di prima e seconda pioggia. Confindustria ha messo in evidenza esborsi economici enormi a fronte di vantaggi limitati.

Aria

L'inquinamento atmosferico non può essere ridotto con azioni saltuarie di limitazioni del traffico. **La vera soluzione sta nella riqualificazione energetica degli edifici per limitare le emissioni da riscaldamento, e in soluzioni di mobilità pubblica e privata che limitino l'uso delle automobili.** Serve poi una programmazione per lo spostamento delle merci che circoscriva l'uso della gomma.

Sistema idrico integrato

La recente normativa regionale sulla riorganizzazione del sistema idrico integrato è soddisfacente. Ma andrebbero migliorate le governance e attuate rotazioni più frequenti. **La vocazione pubblica della gestione che caratterizza il Veneto andrebbe supportata con l'aiuto di Veneto Sviluppo per l'accesso al credito, per consentire gli investimenti che il post referendum, le recenti disposizioni bancarie di Basilea 3, e le sottocapitalizzate società pubbliche non riescono più ad affrontare in maniera significativa già dal 2009/2010.** La drastica diminuzione degli investimenti ha portato la Comunità Europea ad aprire una procedura di infrazione in quasi tutte le Regioni, Veneto compreso, per non aver raggiunto l'obiettivo di veicolare alla depurazione il 95% degli aggregati urbani entro il 2015. Questo comporta ancora una certa quantità di reflui civili che si disperdono nell'ambiente senza i necessari trattamenti depurativi.

Energia elettrica

Innanzitutto dovrebbe essere impostato il Piano Energetico Regionale, alla luce delle nuove normative e sulla base di dati aggiornati di produzione, trasporto e consumo. Un principio fondamentale dovrebbe essere quello dell'**autosufficienza del Veneto**. Un aspetto essenziale riguarda la sicurezza dell'approvvigionamento, e quindi della produzione, specialmente per la parte derivante dalle centrali termiche. Va ricordato che in futuro le fonti rinnovabili (ad esempio l'eolico) non potranno mai fornire l'energia elettrica richiesta. Dovrà svilupparsi la ricerca sugli accumulatori.

Eolico

Anche se l'energia eolica presenta buoni margini di competitività, tuttavia esistono dei limiti allo sviluppo. A cominciare dalle caratteristiche anemologiche del Veneto. Inoltre le problematiche paesaggistiche ne limiteranno l'utilizzo ad applicazioni marginali.

Geotermia

Potrà riguardare i sistemi di riscaldamento e di climatizzazione, in combinazione con pompe di calore. Si dovrebbero però rivedere le normative.

Biomasse

Si sostiene da più parti la possibilità di destinare produzioni agricole e forestali alla produzione di energia da biomasse: **noi siamo dell'idea che non si debba sacrificare un terreno agricolo, svilendone la funzione, a questo scopo.**

Idrogeno

Ne andrebbe sostenuta la sperimentazione come vettore energetico.

Gas naturale - Metano

In Veneto il gas naturale viene utilizzato per la produzione termoelettrica, per reti domestiche, per l'industria e per l'autotrazione. Al largo del Delta esiste uno dei più grandi rigassificatori al mondo, quello della Adriatic LNG: immette potenzialmente in rete circa 8 miliardi di metri cubi di metano all'anno. La rete di trasporto del gas si snoda da Est verso Sud-Ovest, nella direttrice Pordenone-Zimella-Poggio Renatico (reti Snam). I punti di ingresso sono ormai saturi e quindi si dovrà prendere in considerazione il potenziamento delle strutture. Quella del metano è una questione di grande attualità per la presenza di idrocarburi nel nostro sottosuolo e, soprattutto, nell'Adriatico. La Regione ha recentemente bocciato un progetto di prospezione sismica a terra per la ricerca: **il contrasto alle politiche di sfruttamento del**

sottosuolo viene sostenuto con motivazioni populiste, ideologiche e di forte presa mediatica, ma assolutamente sbagliate, inaccettabili e prive di fondamento dal punto di vista scientifico. Riguardo alla produzione sostenibile di idrocarburi dal sottosuolo sia on shore che off shore, siamo fortemente dipendenti dall'importazione di combustibili fossili, anche se esistono ingenti riserve di gas e petrolio. Tuttavia, come già detto, **la politica regionale ha preso una netta posizione contraria, mentre è noto che la Croazia, nostra "vicina di casa", sta procedendo con le indagini in mare. Il rischio subsidenza è tanto nostro quanto croato: dunque deve valere il principio che o il sottosuolo viene sfruttato da tutti, o da nessuno.**

Grandi navi

Per molti sembra che la questione sia solo "paesaggistica", visto che continuamente vengono utilizzate foto distorte - deformate dalla prospettiva - che mostrano la prua di una nave con lo sfondo del campanile di San Marco. **Il tema non va affrontato con demagogia, ma con concretezza, perché c'è il rischio che Venezia perda una straordinaria risorsa per il turismo: gli operatori infatti potrebbero decidere di deviare altrove le grandi navi.**

Urbanistica

Consumo del suolo

Le condizioni socioeconomiche che hanno caratterizzato il "miracolo Nordest" furono dovute alla proliferazione del tessuto produttivo, fatto di piccole e medie aziende. Questo processo fece sì che in ogni comune nascessero una o più zone produttive "a macchia di leopardo". Con la crisi del 2007 molte di queste aree si sono spopolate, ponendo un serio problema di riconversione. Inutile quindi rendere disponibili, tranne in casi eccezionali, ulteriori zone prima della totale rioccupazione o riconversione di quelle esistenti. Anche per il comparto residenziale la crisi ha picchiato molto duro. Siamo di fronte a un esubero di offerta rispetto alla domanda che, crisi a parte, trova ragioni nelle esagerazioni di quei Comuni che hanno sopperito con l'urbanistica alle riduzioni dei trasferimenti statali e alle regole imposte dal patto di stabilità. Anche in questo caso bisognerebbe limitare nuove espansioni, in misura maggiore rispetto alle percentuali previste dal disegno di legge in discussione. **Le attuazioni previsionali dei PAT (piani di assetto del territorio) dovrebbero assumere efficacia avendo almeno saturato al 75% le disponibilità che offrivano i vecchi PRG (piani regolatori).** C'è la necessità di politiche residenziali agevolate e popolari per dare risposte a quella parte di cittadinanza che non è in grado di avere rapporti con gli istituti di credito e che deve rivolgersi al mercato degli affitti, sempre più cari anche e soprattutto per l'aumento vertiginoso della tassazione sulle seconde case.

Rischio idrogeologico

È fondamentale, per scongiurare ulteriori drammatici episodi, la sistemazione idrogeologica del nostro territorio, prevedendo vari bacini di laminazione e altri interventi di sistemazione già programmati o allo studio. Abbiamo in programma di **proporre proroghe alle concessionarie autostradali sulla durata delle concessioni in cambio di opere pubbliche da concordare con la Regione e da negoziare con l'Europa.**

Programmi di riqualificazione urbana

Pensare che solo l'intervento pubblico, anche con l'utilizzo di fondi comunitari, sia sufficiente, è un'utopia. La riqualificazione urbana ha come obiettivo il miglioramento della qualità della vita nelle città, soprattutto

nelle aree a elevata densità abitativa. **Gli elementi che contribuiscono a raggiungere standard di vivibilità migliori possono essere riassunti in macro-temi:**

Servizi: spazi pubblici, riqualificazione di edifici o aree degradate a servizio della comunità

Il “miracolo economico” ha prodotto un’esplosione dell’edilizia che ha segnato il disegno urbano delle nostre città. Il processo di industrializzazione ha fatto affluire una massa notevole di manodopera: sono nati “quartieri residenziali dormitorio” nei quali spesso prolifera il disagio sociale. **Bisogna uscire dalla logica degli "standard" e disegnare quartieri a misura d'uomo, con costruzioni attorno a edifici pubblici e privati che erogano servizi e che mettano a disposizione spazi collettivi (parchi o giardini) attrezzati e presidiati dove far rivivere il concetto di comunità urbana.** Ciò sarebbe possibile, se non con l'eliminazione, con una forte riduzione del costo degli oneri di costruzione, monetizzando la qualità urbana in modo che il mercato non ne sia penalizzato. È evidente che **le mancate entrate per i Comuni dovrebbero essere compensate da una reale forma di federalismo tributario per continuare a garantire gli investimenti.** Già molto si è fatto in questa direzione e molti sono i progetti di riqualificazione legati ai Piani degli interventi presentati ma, proprio per la crisi del settore e gli elevati costi delle compensazioni, la gran parte dei progetti sono fermi o si stanno realizzando con forti ritardi rispetto ai crono programmi di attuazione.

Programmi di riqualificazione edilizia

Il patrimonio edilizio, soprattutto nei centri storici, ha raggiunto un grado di vecchiaia avanzato. **Vanno sostenute azioni di recupero - oltre all'efficientamento termico ed energetico - rivedendo i gradi di protezione (non sempre quello che è vecchio è bello) e stilando protocolli tecnici di azione con le sovrintendenze,** in modo che i progetti non si trasformino in calvari procedurali o in prescrizioni che rendono economicamente più vantaggioso affittare “in nero” l'esistente insalubre, piuttosto che investire sui recuperi.

Politiche della casa

Tutte le ATER, per volere del “Piano Casa”, hanno soldi per nuove realizzazioni, riqualificazioni, acquisti, ma non per le manutenzioni. **In Veneto gli alloggi sfitti di proprietà dell'ATER sono circa 2.500: in poche mesi potrebbero venire assegnati ai cittadini in difficoltà,** senza alcun aggravio sul bilancio della regione Veneto.

Infrastrutture

Si sono create le condizioni per la futura realizzazione di quattro assi infrastrutturali fondamentali per consentire una fluidificazione del traffico generale a livello regionale e, di conseguenza, per portare il Veneto a uno standard di circolazione delle persone e delle merci comparabile alle vicine regioni europee. Questi quattro assi sono: la Pedemontana Veneta, la Nogara-Mare, la Nuova Romea e la Valdastico Nord, ossia il completamento dell'intera Valdastico da Rovigo a Trento. È del tutto evidente che i quattro interventi devono essere completati nell’ottica di fornire al Veneto un sistema di viabilità efficiente e pronto ad affrontare la competizione su un mercato continentale globale. In un periodo di crisi come quello che stiamo vivendo, l’unica cosa che può fare un Ente pubblico come la Regione è creare le condizioni per cui le aziende, una volta terminata questa fase, possano essere competitive e non siano ostacolate da una situazione infrastrutturale che aumenta i costi di trasporto delle merci con conseguente diminuzione di competitività sui mercati europei. **La realizzazione delle infrastrutture creerà lavoro diretto e indotto in un comparto in difficoltà come quello dell’edilizia.** Oltre al sistema stradale prima citato, è

chiaro che va perseguita la realizzazione **dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria nelle tratte Verona-Padova e Verona-Brennero**, per dare concretezza a due corridoi europei che attraversano il Veneto. In tali realizzazioni non si può non tener conto della necessità di collegare, con la rete ferroviaria nazionale, anche attraverso bretelle dedicate, i due aeroporti di Venezia e Verona. Non va trascurata l'importanza del **Porto di Venezia** per l'economia regionale. L'unico modo per dare un futuro a questo porto, oltre a migliori collegamenti stradali e ferroviari, sarà la realizzazione della **piattaforma logistica** già progettata, che consentirebbe l'arrivo in alto Adriatico delle navi transoceaniche che altrimenti non avrebbero possibilità di attracco. Sempre per quanto riguarda il porto, è evidente che non si può perdere l'opportunità oggi costituita dalle **navi da crociera**. Si tratta di una attività che genera lavoro e introiti e che serve a non far "morire" la città di Venezia. Sempre nella logica di miglioramento della logistica regionale si devono individuare adeguate politiche di sostegno per i **due interporti principali della regione e cioè Verona e Padova**, ma anche per le realtà logistiche di minor importanza distribuite in tutto il territorio. Le grandi infrastrutture stradali e ferroviarie di cui si è parlato costituiscono l'ossatura fondamentale per la mobilità del Veneto, ma esiste tutta una rete di interconnessione interna al territorio regionale che è altrettanto importante per la mobilità e per la qualità della vita dei cittadini. La Regione, come noto, ha avuto la gestione della rete stradale di secondo livello dal 2001, epoca dei cosiddetti trasferimenti Bassanini, ed ha effettuato fino al 2009 importanti investimenti per il miglioramento di questa rete viaria. Dai 150 milioni di euro di stanziamento annuale di quel periodo si è passati ai 20 milioni del 2013 e ai 43 milioni, poi ridotti a 28, del 2014. È evidente che con finanziamenti di questo livello si può fare ben poco per migliorare la viabilità di secondo livello e per garantire un'adeguata manutenzione alla rete viaria. Uno strumento per superare le difficoltà di stanziamento sul bilancio regionale a favore della viabilità potrebbe essere la **fusione di CAV spa (Concessioni Autostradali Venete spa) con Veneto Strade spa**. CAV spa com'è noto, essendo gestore autostradale, ha annualmente utili di bilancio su cui paga le tasse e che non può impiegare se non nella manutenzione della propria rete. Fondendola con Veneto Strade spa sarebbe possibile investire gli utili prima delle tasse in nuovi interventi sulla viabilità ordinaria e sulla manutenzione della rete esistente mantenendo, a tal modo, i proventi dei pedaggi autostradali in Veneto. È chiaro che il problema delle fonti di finanziamento per la manutenzione della rete stradale ordinaria diventa sempre più pressante anche alla luce della recente riforma delle Province. Nel settore ferroviario, nel Veneto centrale, vi è necessità di potenziamento della flotta circolante, mentre **c'è la necessità di realizzare gradualmente il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale**. Dobbiamo favorire una gestione più attenta del servizio di trasporto pubblico ferroviario, per garantire condizioni di puntualità, pulizia del materiale rotabile e più in generale efficienza del servizio finalizzato a una migliore qualità di vita dei pendolari. In quest'ottica deve essere favorita al massimo la realizzazione del **"Biglietto unico di viaggio"**: consentirà una notevole facilitazione dell'utilizzo del mezzo pubblico da parte dei viaggiatori e conseguentemente favorirà l'uso del mezzo pubblico stesso da parte di sempre più utenti, auspicando di includere anche i servizi di bikesharing e di carsharing. **È prioritario completare le opere esistenti e, soprattutto, mettere in rete i sistemi già presenti sul territorio in modo da ottimizzare le potenzialità complessiva del TPL e dei sistemi complementari di mobilità, concentrando le risorse sugli interventi di interconnessione modale.**

Mobilità

Uno degli obiettivi è di mettere i residenti e i turisti nelle condizioni di lasciare la propria autovettura nei **parcheggi scambiatori**. Il traffico dei pendolari, per le dimensioni delle città del Veneto, potrebbe essere ridotto con le **metropolitane di superficie**, estendendo il piano pure alle reti ferroviarie minori. Fondamentale poi è l'incentivo del **Carsharing**. **La razionalizzazione del traffico consentirebbe la realizzazione di corsie esclusivamente ciclabili in sicurezza per buona parte dei tratti urbani**. Per le merci

bisognerebbe proseguire la via dell'intermodalità sia su ferro che su acqua ampliando anche altre piattaforme di scambio minori.

Progetto integrato della mobilità

È prioritario stendere un Master Plan che fissi le linee guida per una mobilità integrata sull'intero territorio, mettendo in rete tutti i sistemi esistenti e prevedendo linee di finanziamento premianti per le progettualità e per le amministrazioni che andranno a realizzare i diversi tasselli del piano. Accanto al Master Plan dovranno essere intraprese tutte le azioni atte a promuovere e monitorare l'operatività del sistema integrato andando a definire degli indicatori di attrattività, efficienza, load factor, spostamento modale da rilevare su tutto il territorio, e offrendo le linee guida regionali per le best practice da implementare in modo coordinato nelle diverse realtà locali. I risultati che potranno essere raggiunti attraverso il Master Plan da tutto il sistema di TPL Veneto dovrebbero poi essere posti a base di una discussione a livello nazionale per orientare, almeno pro quota, i finanziamenti destinati al TPL verso quelle Regioni che ottengono i migliori risultati in termini gestionali, di efficienza e di efficacia globale del sistema dei trasporti. In termini generali, **il Master Plan dovrebbe prevedere le seguenti linee guida:**

Integrazione sistemi TPL (Trasporto Pubblico Locale)

- **Integrazione di percorsi e orari:** Integrazione modale gomma-ferro-navigazione anche nell'ottica di copertura dell'ultimo miglio. La programmazione di orari e percorsi deve essere effettuata in modo integrato tra i diversi decisori (enti di Governo, amministrazioni, concessionari, ecc.) per consentire la piena interoperabilità dei servizi e permettere al cliente di effettuare l'intero viaggio, anche con vettori diversi, con interconnessioni rapide e funzionali.
- **Integrazione tariffaria:** Da realizzare tra i diversi vettori gomma/ferro/navigazione in modo che il cliente possa utilizzare un unico titolo (**Card mobilità Veneto**) valido sulla rete integrata, compresi gli spostamenti del servizio ferroviario regionale.
- **Integrazione info:** Portale integrato di informazioni per gli spostamenti TPL su tutto il territorio veneto (comprese interconnessioni col sistema aeroportuale) in modo da offrire un quadro completo delle diverse opzioni di viaggio e delle tariffe sulla rete integrata.

Sviluppo sistemi TPL

Oltre alle interconnessioni operative e tariffarie, il TPL deve proseguire un adeguamento tecnologico e organizzativo in modo da offrire servizi di pari standard su tutto il territorio.

In particolare è opportuno estendere processi già iniziati in alcune aziende e in alcuni bacini quali:

- il completamento della copertura sistemi di AVM satellitare per monitoraggio flotte;
- sviluppo linee TPL ad accessibilità integrale - sia negli allestimenti dei mezzi, sia negli accessi alle fermate, sia nelle info - per accogliere tutti i tipi di utenza (anziani, mamme con carrozzine, persone a ridotta capacità motoria, non vedenti e ipovedenti, ecc.);
- sviluppo di App per smartphone e tablet nonché di messaggistica alle fermate per informazioni in tempo reale sul servizio (reti e orari, itinerario e vettore consigliato, tempo di attesa autobus, possibilità di coincidenze, ecc);
- adozione di sistemi di videosorveglianza a bordo di autobus, treni regionali e battelli per migliorare la sicurezza della clientela.

Inoltre è fondamentale lo sviluppo e l'adozione di sistemi di TPL più leggeri quali i servizi a chiamata di ultima concezione (DRT), anche attraverso forme di collaborazione con gestori privati locali, nelle aree montane o in altri territori a domanda debole nonché servizi DRT dedicati a particolari categorie di utenti per garantire il diritto alla mobilità della popolazione e per non creare al contempo sprechi gestionali. Questi sistemi, estesi a più territori, potrebbero poi essere messi in rete per garantire trasporti interbacinali in aree a bassa domanda.

SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale) Veneto occidentale

Il progetto SFMR è stato pensato circa 25 anni fa e oggi molti dei presupposti su cui era basato sono venuti meno. Le scelte governative sull'Alta Velocità da un lato, e il più limitato valore del polo attrattivo di Venezia dall'altro - a seguito del maggiore sviluppo di attività conseguito dalle città dell'asse Verona-Vicenza-Padova - mettono in dubbio l'effettiva efficacia di un progetto di mobilità del "sistema ferroviario regionale" che punti su un unico polo di sviluppo. Dall'analisi della programmazione nazionale sulle merci si può ben vedere come il Veneto abbia due baricentri (interporti) a Verona e a Padova e ciò fa ben comprendere quale potrà essere lo sviluppo demografico e delle attività produttive nei prossimi 15 anni. Il polo occidentale veneto di Verona e Vicenza vede ormai relazioni importanti al di fuori della regione verso Brescia e verso Trento - Bolzano e, ad esclusione degli assi ferroviari dell'Alta Velocità (che non significa purtroppo alto servizio distribuito sul territorio), nulla è previsto nel progetto SFMR. Le ingenti risorse che verranno spese per la realizzazione del nuovo asse A.V. Verona-Padova prevedono investimenti anche comunitari per razionalizzare la rete regionale e senza un progetto organico non sarà possibile acquisire le risorse necessarie per integrare le due aree regionali i cui progetti andranno necessariamente aggiornati con una particolare attenzione all'area "sud", dove realizzare soltanto strade non ha portato a quel salto di qualità per i cittadini che, al contrario, il sistema ferroviario potrebbe garantire. **Abbiamo in programma il rilancio del progetto di SFMR, in particolare del Veneto Occidentale**, per attrezzare le tratte ferroviarie secondarie (Verona/Villafranca/Mantova, Verona/Legnago/ Rovigo) e **la linea del Brennero** (nelle tratte Verona/Rovereto/Trento e Verona/Isola della Scala/Nogara) con stazioni intermedie da interfacciare con la viabilità ordinaria. Ciò consentirà una più ampia interconnessione tra la rete ferroviaria esistente e la rete su gomma realizzando un sistema di trasporto integrato in grado di ampliare l'offerta di mobilità e di abbattere i costi nei tratti in sovrapposizione. Nell'ambito di tale progetto **si ritiene prioritaria la realizzazione dello shunt ferroviario della linea Verona-Mantova per raggiungere lo scalo dell'Aeroporto Catullo**. Verona e Vicenza hanno in corso progetti per la realizzazione di sistemi cittadini di trasporto intermedi rapidi di massa (TRM) per collegare i centri urbani con le stazioni ferroviarie che l'SFMR non contiene nel suo progetto originario, a differenza di quanto previsto per Padova e Venezia.

Bacino integrato del Garda

Le competenze sul TPL e sulla mobilità nel bacino del Garda sono oggi suddivise fra tre Regioni (Veneto, Lombardia e Provincia Autonoma di Trento) e una gestione ministeriale per quanto concerne la navigazione. Ognuno di questi soggetti provvede a programmare i servizi e gli interventi in modo completamente sordinato dagli altri, col conseguente spezzettamento e decadimento dell'offerta e dunque l'impossibilità di operare sinergie e risparmi di scala. **Si ritiene pertanto opportuno dare avvio all'iter per realizzare un sistema integrato di trasporti sul bacino del Garda che metta in rete il TPL su gomma, il servizio di navigazione e il trasporto ferroviario regionale e realizzi modalità di integrazione col sistema ferroviario a lunga percorrenza, il sistema autostradale (A4 e A22) e il sistema aeroportuale di Verona Villafranca e Montichiari (e limitrofi) al bacino del Benaco**. Ciò consentirà di ottimizzare le risorse, aumentare l'offerta, e di sviluppare un servizio integrato su un'area che attrae più di 20 milioni di turisti all'anno, per dare risposta alle emergenze del traffico lungo la litoranea a salvaguardia di un comprensorio

unico, ma fragile. Il bacino integrato del Garda potrà inoltre rappresentare un laboratorio per sperimentare nuove forme di gestione che superino l'attuale parcellizzazione amministrativa per andare a esplorare modalità operative rivolte alle effettive esigenze del territorio. Potrà aiutare a definire metodologie e azioni da applicare ad altri bacini complessi quale, ad esempio, quello dei territori di Venezia, Padova e Treviso: i confini provinciali attualmente definiti dalla Regione Veneto non fotografano in alcun modo le effettive esigenze di mobilità della popolazione.

Sistema Aeroportuale

Anche a fronte delle sfide di un mercato di settore sempre più globale, si ritiene fondamentale sviluppare un hub aeroportuale integrato d'area vasta attraverso la specializzazione dei diversi aeroporti veneti (passeggeri nazionali, internazionali di linea, charter, cargo, ecc.) che divenga il **sistema di riferimento del Nord Italia**. L'hub aeroportuale d'area vasta deve contare su un sistema di connessioni rapide tra i diversi scali veneti in modo da creare un sistema operativamente integrato e funzionale (e in quest'ottica si giustifica ulteriormente la realizzazione dello shunt ferroviario per il collegamento Verona-Aeroporto Catullo).

Sistema Ciclabilità

Un ulteriore tassello del sistema di mobilità integrata è rappresentato dalla rete della ciclabilità. Si ritiene pertanto prioritario favorire la realizzazione dei tratti di connessione delle piste ciclabili presenti sul territorio con la rete di TPL (su gomma e su ferro) anche attraverso la creazione di apposite aree di sosta bici in corrispondenza coi nodi di interscambio. Va inoltre completato il collegamento funzionale delle varie tratte esistenti lungo le principali rotte cicloturistiche, per valorizzare ulteriormente l'offerta turistica.

Logistica Regionale

C'è la necessità di rafforzare le infrastrutture portuali e interportuali in un'ottica di rete. Così come c'è bisogno di sviluppare una rete telematica regionale a servizio delle aziende di logistica e del trasporto. L'assetto produttivo della regione, costituito da piccole e medie imprese - spesso terziste di complessi industriali di maggiori dimensioni - ha bisogno di un sistema logistico efficiente. È fondamentale l'utilizzo della ferrovia e dell'intermodalità. **L'Interporto Quadrante Europa di Verona, l'Interporto di Padova e il Porto di Venezia** sono le infrastrutture logistiche di primaria importanza: si connettono con le reti stradali, autostradali e ferroviarie. Il territorio beneficia di un reticolo ferroviario secondario che potrebbe rafforzare l'effetto della rete intermodale. Queste infrastrutture si sono affermate quali nodi fondamentali del sistema nazionale dei trasporti intermodali e portuali, inserendosi nel sistema di relazioni che collegano il Nord Europa al Mediterraneo. In particolare i due interporti, in una dinamica di continua e sostenuta crescita, hanno dato corpo a un sistema regionale capace di offrire agli operatori della logistica un insieme di servizi ben distinti ma complementari. Oltre a ciò sarà indispensabile puntare sullo sviluppo delle tecnologie "software" inerenti la **telematica dei trasporti**, al fine di incrementare i servizi alle imprese e rendere il **Sistema Logistico Veneto** più competitivo. **È fondamentale mettere subito in rete i nodi di interscambio modale (porti, interporti e centri merce) con il coinvolgimento degli operatori (ad esempio trasportatori, spedizionieri, Multimodal Transport Operator) attraverso l'informatizzazione dei servizi per i settori del trasporto e della logistica. Serve supportare la gestione "end-to-end" del trasporto multimodale, facilitando l'interoperabilità tra i diversi attori (pubblici e privati) e incrementando l'efficienza dell'intera catena logistico-produttiva del sistema.** In particolare occorrerà sviluppare dei servizi telematici volti a: **estendere** e razionalizzare ulteriormente il ciclo logistico-portuale, favorendo l'afflusso e il deflusso delle merci in maniera rapida e senza oneri di costo, attraverso il potenziamento dell'intermodalità e l'adozione di procedure semplificate nell'ambito degli adempimenti doganali;

supportare la riduzione dei tempi complessivi di ingresso e uscita delle merci dai nodi interportuali;
favorire lo scambio dei flussi informativi fra gli attori coinvolti attraverso la realizzazione dell'interoperabilità tra i sistemi proprietari delle singole aziende.

SANITA' E SERVIZI SOCIALI

- 1) Il sistema sociosanitario veneto è l'unico che integra la rete sanitaria dei presidi ospedalieri e dei distretti con quella dei servizi sociali. La necessità di garantire un sistema sanitario di eccellenza impone di avere il coraggio di cambiare, coi fatti e non solo a parole. **I costi standard non sono uno spauracchio da sventolare a Roma, salvo poi non applicarli neanche in Veneto:** sono un metodo di programmazione e di organizzazione che non si limita al mero monitoraggio dei costi, ma che punta al miglioramento delle strutture a minor indice di efficienza per arrivare al finanziamento standard garantendo l'equilibrio economico e gli investimenti in attrezzature e risorse umane indispensabili per mantenere la quantità e la qualità dei servizi. **La programmazione regionale deve finanziare le Ulss col parametro del finanziamento standard. Le singole aziende sanitarie dal canto loro devono saper garantire un indice di efficienza gestionale che consegua l'equilibrio di bilancio salvaguardando gli accantonamenti per gli investimenti. Gli eventuali utili di esercizio dovranno essere tripartiti in misura proporzionale tra i dipendenti che li hanno prodotti, la popolazione assistita, e l'Ulss stessa con un aumento del fondo per gli investimenti.**
- 2) Con l'approvazione del Piano Socio Sanitario 2012-2016, con legge n. 23 del 29/06/2012, la Regione ha già definito i bacini dimensionali delle Ulss (200-300 mila abitanti) e quindi i criteri di razionalizzazione del loro numero, ferme restando le specificità del Bellunese e del Polesine. Il Piano però, soprattutto per quanto riguarda le proposte innovative e di potenziamento dei servizi territoriali, è rimasto inapplicato: tra gli obiettivi obbligatori e vincolanti assegnati ai direttori generali della Ulss, la Regione deve inserire l'attuazione con tempi tassativi delle previsioni del Piano.
- 3) Anche per quanto riguarda la rete degli ospedali, le schede allegate al Piano Sociosanitario hanno già ridefinito l'assetto sul territorio partendo dal bacino di utenza ottimale per un ospedale moderno, che da un lato consenta di assistere adeguatamente la popolazione di riferimento e dall'altra garantisca adeguati volumi di attività per mantenere le professionalità degli specialisti. Delle strutture dismesse potrà essere presa in esame la riconversione ove coincidente con la programmazione delle necessità territoriali. **Un'attenzione particolare va data alla programmazione ospedaliera di Padova:** non è possibile pensare che possa continuare il siparietto di proposte e controproposte finalizzate all'immobilismo che la Regione sta attuando a scapito di una delle realtà sanitarie più importanti della Regione e d'Italia. Così come va risolta la situazione della "Cittadella della Salute di Treviso", da tempo al palo.
- 4) Vanno individuate nuove forme di integrazione ospedale-territorio. Solo attraverso una compenetrazione delle due anime del sistema sanitario è pensabile quel salto di qualità nell'assistenza integrata che oggi richiedono la rete di ospedali, di strutture per anziani, di ospedali di comunità, di Utap, di hospice, di servizi di riabilitazione e di case di riposo. Gli stessi servizi, essendo concentrati, possono venire erogati con minor costo in termini di personale, di spese fisse,

di manutenzione e di logistica.

- 5) **Bisogna introdurre la figura dell'infermiere di famiglia.** Oggi il "sistema delle badanti" supplisce alle carenze di quello "socio-sanitario" ma non garantisce adeguati standard in termini di sicurezza e di qualità delle prestazioni. Va potenziata **l'assistenza domiciliare integrata:** coi risparmi ottenuti dallo spostamento della spesa dall'ospedale al territorio bisognerà concedere incentivi alle famiglie che assistono direttamente gli anziani evitandone il ricovero nelle strutture residenziali.
- 6) **Aboliremo il ticket sanitario.** La "partita" vale 200 milioni di euro all'anno su 8 miliardi e mezzo, quindi poco più del 2% del costo dell'intero settore socio-sanitario, ma c'è la concreta possibilità di trovare le risorse. Ancora oggi infatti le 21 Ulss del Veneto sostengono spese diverse per gli stessi servizi. **Applicando i costi e i servizi standard all'interno della regione, su parametri di virtuosità - cioè su quelli delle Ulss migliori (ad esempio quelle con una minore percentuale di personale amministrativo) - si possono ottenere le risorse per abolire totalmente i ticket che oggi i cittadini veneti pagano per il servizio sanitario nazionale.** Dunque, per arrivare all'obiettivo, **bisogna ridurre la burocrazia delle singole aziende sanitarie, organizzare meglio la logistica, la dislocazione e l'utilizzo delle grandi apparecchiature, e concentrarsi sull'informatizzazione.** Il ticket, tra le altre motivazioni, va abolito per consentire a tutte le persone di accedere alle cure: a causa della crisi economica vi stanno rinunciando sempre più famiglie. E noi vogliamo rimettere al centro le persone. Una valutazione a parte va fatta per il Pronto Soccorso - dove il ticket era stato introdotto per ridurre gli accessi inappropriati - e ai limiti di reddito: le persone abbienti possono comunque contribuire al bene comune continuando a pagarlo. Tutti i cittadini veneti hanno diritto agli stessi servizi e ai medesimi tempi di risposta.
- 7) **Le Ulss dovranno riacquistare la propria autonomia: oggi ogni decisione è accentrata a livello regionale, comprese le assunzioni e il reintegro delle apicalità sanitarie vacanti, che in Veneto sono oltre 100. La Giunta deve inoltre consentire il turnover del personale delle Ulss.** È necessario poi restituire autonomia e dignità ai servizi sociali, la cui organizzazione e dirigenza oggi sono totalmente subordinate alla sanità: ciò comporta, ad esempio, che la legge regionale 30 del 2009 sulla non autosufficienza sia rimasta una "grida manzoniana", con principi giusti, ma assolutamente inattuati per mancanza di risorse.
- 8) Garantire la certezza dei tempi di pagamento delle Aziende Sanitarie vuol dire garantire un flusso regolare di benzina al motore del sistema produttivo. **Il termine di pagamento in ambito sanitario oggi è fissato teoricamente a 60 giorni: va ridotto entro la fine dell'anno a 30 giorni dalla data della fattura e va creato un portale per verificare con trasparenza i tempi di pagamento.**
- 9) Si impongono una riflessione e un impegno di rivalutazione del modello organizzativo delle competenze sanitarie. **Va concretizzato un sistema che sfrutti in modo sinergico tutte le proprie competenze, col coraggio di rivedere i limiti ordinamentali e professionali per consentire un processo di avanzamento delle competenze, garanzia della continuità del miglioramento e della sostenibilità del sistema sanitario, remunerando adeguatamente le accresciute responsabilità.**
- 10) L'ortodonzia è quella branca dell'odontoiatria che studia le diverse anomalie della costituzione, dello sviluppo e della posizione dei denti e delle ossa mascellari. In quest'ambito riteniamo che vadano investite parte delle risorse liberate dalla razionalizzazione e dalla semplificazione del

sistema come investimento sulle future generazioni. Il servizio sanitario regionale deve prendersi carico dei pazienti che vanno da 0 a 14 anni. Solitamente si identificano due momenti cruciali per una **terapia ortodontica**: dai 6 ai 12 anni (ortodonzia intercettiva) e dai 12 anni in poi (ortodonzia dell'adulto). La terapia ortodontica applicata a piccoli pazienti è volta ad intercettare e a pervenire precocemente non solo eventuali disallineamenti dentali ma anche disarmonie scheletriche (mascellari e mandibolari). Successivamente, in età pre-puberale (al termine della permuta dentaria), sarà possibile coordinare in modo ottimale l'allineamento dei denti.

- 11) **La spesa per il sociale va riordinata e riorientata.** Vanno definiti criteri e parametri di costo omogenei. Vanno fissati degli standard di servizi e vanno assegnate le risorse ai territori in relazione ai bisogni, superando i finanziamenti storici. Il "sistema veneto" deve riequilibrare e razionalizzare la quota di partecipazione al finanziamento tra Regione, Comuni e utenti, anche aumentando le risorse, tenuto conto dell'inarrestabile processo d'invecchiamento della popolazione.

Demenze

Attivare valide e concrete strategie per la promozione e il miglioramento della qualità e dell'appropriatezza **degli interventi assistenziali per le demenze**. In Italia il numero totale di pazienti con demenza è stimato in oltre 1 milione (di cui circa 600.000 con demenza di Alzheimer). Sono circa 3 milioni le persone che indirettamente o direttamente sono coinvolte nell'assistenza dei loro familiari. Secondo alcune proiezioni i casi di demenza potrebbero triplicarsi nei prossimi 30 anni. Per questi motivi si rende necessaria la creazione di un sistema integrato regionale in grado di garantire in tempi rapidi la diagnosi, la presa in carico, la continuità assistenziale, un supporto valido alla persona e alla famiglia. Sulla base della programmazione regionale si deve strutturare una rete di servizi e funzioni così pensate che a partire da Centri per il Decadimento Cognitivo e per le Demenze garantiscano una omogeneizzazione dell'assistenza su tutto il territorio regionale chiamando in causa nelle diverse fasi della malattia e nei diversi contesti di vita i Medici di medicina generale, le strutture semiresidenziali, l'assistenza domiciliare integrata etc.

Rivedere le soglie d'accesso alle prestazioni per l'assistenza domiciliare agli anziani previste dal nuovo ISEE. A volte la compartecipazione ai costi del servizio basata sul nuovo ISEE mette in serie difficoltà l'anziano e la sua famiglia. Bisognerebbe garantire la gratuità del servizio a chi ha un ISEE basso.

Disabilità

Riqualficazione dei programmi assistenziali finalizzati alle persone disabili fisiche, psichiche e sensoriali, attraverso un **potenziamento dell'attività domiciliare, di promozione della vita autonoma, e di sostegno alle famiglie**, finalizzati a mantenere il più possibile le persone disabili nel proprio ambiente sociale e familiare potenziando magari i centri diurni ed evitando contestualmente il più possibile il ricorso all'istituzionalizzazione e agli interventi residenziali, irrinunciabili quando necessari ma generalmente più emarginanti e più dispendiosi sul piano economico. Potranno essere comunque previsti interventi assistenziali di "sollievo" tali da consentire ai familiari di disabili, momenti di riposo o fruibili in caso di malattie o per altre necessità. Proprio **una pianificazione dell'attività di prevenzione a domicilio che dovrà avvenire attraverso linee guida regionali e una messa in atto dei piani locali della disabilità e i piani di zona, potrà consentire un risparmio di risorse da reinvestire in termini qualitativi verso interventi più all'avanguardia**. Nell'ambito dell'assistenza alle persone disabili psichiche (domiciliare, residenziale e semiresidenziale) deve comunque avvenire un salto di qualità, impiegando i modelli assistenziali educativi - abilitativi più aggiornati, che vadano oltre una oggettivante assistenza mirante ai bisogni essenziali e a una

generica attività risocializzante, per seguire la direzione di una assistenza che segua percorsi più specifici e qualificati per tipologia di disabilità (es. disturbi dello spettro autistico, Sindrome di Down, deficit intellettivi di vari livelli, etc.).

Per il futuro è possibile pensare a un terzo settore integrato (welfare community, sussidiarietà orizzontale), la costruzione di un sistema territoriale, reticolare, integrato dei servizi sociali il cui rapporto del terzo settore col servizio pubblico sia paritario e anticipatorio. Il ruolo della politica è quello di facilitare l'emergere delle nuove soggettività. Stimolare la nascita di nuove forme di intervento sia sul piano sanitario che socio-sanitario. Molte iniziative nate dall'immaginazione di soggetti privati sono poi state fatte proprie dal pubblico (nascita di hospice, delle RSA, delle Case Famiglia per persone disabili, etc). Una politica illuminata dovrebbe sostenere la nascita di simili iniziative, togliendo impedimenti normativi e burocratici. **Decentrare e liberalizzare i modelli di assistenza socio-sanitaria, fino all'intero sistema organizzativo, potrebbe essere l'obiettivo per rendere il sistema più gestibile e meno costoso.**

ISTRUZIONE E FORMAZIONE

I giovani rappresentato il futuro di una società solo se questa è in grado di investire sulla loro preparazione, sull'inserimento competitivo dei ragazzi nel mondo del lavoro. Quindi la Regione ha l'obbligo di rimodellare un sistema che inizia a essere datato: **non ci si può più permettere di avere enti che guardano solo ed esclusivamente al mondo universitario (ESU). Va allargato il raggio d'azione agli istituti superiori. È poi necessaria una stretta collaborazione con Veneto Lavoro.** Questa riforma deve prevedere la creazione di un unico ente che segua lo studente fino all'inserimento nel mondo lavorativo. La Regione deve prevedere percorsi di alternanza scuola-lavoro; puntare a valorizzare i settori delle eccellenze venete quali: moda e calzatura; meccanica; accoglienza e turismo; sistema alimentare e vitivinicolo; bioedilizia; mobilità sostenibile e sistemi logistici, affinché gli studenti siano anche i lavoratori di domani per le aziende del territorio. La Regione deve puntare sulla formazione specialistica e sull'aggiornamento costante delle professionalità.

Diritto allo studio e al lavoro

Ricostruire il sistema del diritto allo studio e al lavoro significa avere un unico soggetto in grado di seguire lo studente a partire dalla scuola superiore, nel **rispetto dell'art. 117 della Costituzione e del Titolo V**, in materia di Formazione, fino all'inserimento nel mondo lavorativo, attraverso:

- Percorsi di alternanza scuola lavoro, sia per i giovani che per gli adulti;
- Istituti tecnici superiori - scuole ad alta specializzazione tecnologica;
- Università;
- Stage aziendali qualificanti;
- Utilizzo di fondi europei attualmente non utilizzati;
- Valorizzazione dei centri di formazione professionale;

La Regione deve fornire alle famiglie sostegno attraverso:

- Interventi per le istituzioni scolastiche e formative;
- Comodato d'uso gratuito per libri di testo ed elettronici;
- Borse di studio;
- Interventi di diritto allo studio per tutto l'arco della vita;
- Centri di formazione integrata;

- Interventi per alunni ricoverati;
- Interventi per l'Edilizia scolastica.

Ricostruire richiede il tempo necessario per l'approvazione della legge. Il nuovo soggetto nascerà dalla forte integrazione tra aziende per il diritto allo studio e Veneto Lavoro. La territorialità di questo nuovo soggetto sarà caratteristica imprescindibile per il supporto alla persona e alle aziende. E avrà uffici periferici in ogni provincia del Veneto. Va poi erogato alle scuole paritarie un sostegno contributivo per l'alto sostegno che offrono alle famiglie, sia per quanto riguarda gli asili nido sia per le scuole materne: dovrà essere garantita l'effettiva libertà di scelta a parità di costo, con un'attenzione particolare alle frazioni e alle zone di montagna.

Incentivare lo sport

In Veneto lo sport è totalmente affidato alla libera iniziativa delle associazioni dilettantistiche. Sono necessari contributi a rotazione (andranno usati anche fondi europei finora inutilizzati) per la riqualificazione degli impianti. È prioritaria la realizzazione della **“Mappa Veneta dello Sport”** per censire le strutture e pianificare gli interventi, secondo gli indirizzi forniti dalla Consulta Regionale per lo Sport. **Quindi questi impianti andranno valorizzati con eventi sportivi scolastici e universitari. Un altro obiettivo è la valorizzazione dei territori montuosi sia dal punto di vista dello sviluppo delle pratiche sportive, sia della sistemazione delle infrastrutture che dell'integrazione dei collegamenti** (ad esempio la Funivia di Malcesine-Monte Baldo e il collegamento con gli impianti trentini di Palsa San Valentino, o il potenziamento dell'Altopiano di Asiago). Vogliamo anche puntare a un sostegno economico-sociale dell'attività sportiva per la persona: in primis attraverso l'istituzione di voucher per ragazzi appartenenti a famiglie in difficoltà economica. Poi con programmi dedicati agli anziani e ai diversamente abili. Intendiamo realizzare un piano che porti a una nuova cultura sportiva attraverso la collaborazione delle Ulss, degli istituti scolastici, delle università, del Coni, delle Province e dei Comuni: **la lotta al doping sarà una delle nostre principali battaglie.**

ISTITUZIONI

Aziende Partecipate

Il progetto di razionalizzazione delle società pubbliche è diventato uno dei passaggi più importanti per ridurre i costi delle amministrazioni locali e centrali. La fase di ricognizione a livello nazionale ha messo in evidenza una realtà spesso negativa sul numero e sullo stato di salute delle società pubbliche. In Veneto invece il livello di efficienza e di economicità raggiunto è quasi ovunque elevato. Siamo arrivati in generale a picchi di eccellenza, con tariffe contenute. Le nostre realtà però vanno rafforzate rispetto a progetti di espansione di società nazionali ed estere che tendono a snaturare i servizi locali. Tutto questo non esclude la possibilità di **soppressione di società pubbliche non particolarmente efficienti**. A fronte del tentativo di polarizzare il mondo dei pubblici servizi - in atto da parte dello Stato - con la volontà più o meno dichiarata ma concreta di facilitare l'espansione industriale delle maggiori società nazionali, va fatto uno sforzo per dare alle nostre aziende pubbliche un'adeguata massa critica, tale da potersi difendere sui mercati. **In Veneto operano società di servizi che, nel loro aggregato, presentano un fatturato complessivo superiore a 2,5 miliardi di euro con un margine operativo lordo superiore a 300 milioni. Non c'è dubbio che un simile aggregato non potrebbe costituire un nuovo polo con società simili di regioni vicine: la previsione di fatturato sarebbe superiore a 4,3 miliardi, con un margine operativo lordo di 600 milioni.** In

questa logica va anche perseguita la capacità di operare in un mercato effettivamente liberalizzato dove le nostre aziende, in controllo pubblico ma con una valida e profittevole quotazione nei mercati borsistici, siano in grado di competere nelle gare per le concessioni di servizi e sul libero mercato dell'energia.

Veneto Promozione

Attualmente è ancora quello che era il Centro Estero delle Camere di Commercio del Veneto. **L'ingresso della Regione non ha apportato alcuna miglioria. Noi vogliamo una società unica a livello regionale.**

Bisogna orientare le strategie verso una logica di "internazionalizzazione" delle imprese maggiormente assistita e "accompagnata" nelle relazioni diplomatiche.

Veneto Sviluppo e accesso al credito

Potrebbe garantire i crediti delle aziende venete che lavorano con e per la Regione, chiedendo alle banche socie di anticiparli. Sarà doveroso in ogni caso che la Regione diventi un pagatore corretto, azzerando gli inaccettabili ritardi attuali. Questo permetterebbe alle aziende di respirare. **Veneto Sviluppo va liberato da partecipazioni poco significative, con lo scopo di aiutare maggiormente le imprese e fornire loro assistenza.** Veneto Sviluppo deve essere messo in grado di **attrarre capitali di finanziamento**, per ampliare la propria capacità di assistenza alle imprese. È necessario favorire il radicamento nel territorio delle banche e delle istituzioni finanziarie, per non perderne la governance locale e per aumentare la liquidità. Nelle normative regionali vanno inseriti provvedimenti che difendano le imprese del territorio: **il massimo ribasso nelle gare d'appalto spesso è distorsivo della concorrenza leale.** Siamo vittime di un sistema che vive sul deficit delle aziende e degli Stati. Il sistema bancario non ha cambiato il suo target di investimento: in parte insiste nella bolla speculativa finanziaria e non investe nell'economia reale delle imprese. Il nostro sistema bancario ha retto perché dietro c'erano le nostre aziende e la nostra cultura del risparmio. I criteri di Basilea 2-3 sono troppo restrittivi per le nostre realtà imprenditoriali e fanno ricadere su di loro i danni dei ritardi dei pagamenti, anche pubblici. **È necessario far ripartire i consumi anche attraverso i mutui concessi ai privati. Finché tutte le banche non torneranno a fare il proprio lavoro, che è quello di prestare soldi per la crescita delle aziende, l'economia non ripartirà.**

Veneto Agricoltura

Per la sua riforma si sono persi già troppi anni. **È auspicabile che si torni all'attività di formazione nel settore lattiero-caseario:** sarebbe molto utile considerando la quantità di produzioni venete dop. Razionalizzare non deve essere solo uno slogan ma anche un atto concreto. **È obbligatorio (ma lo era anche cinque anni fa) tagliare in maniera netta e accorpare le competenze delle varie società partecipate della Regione. La riduzione dei costi d'amministrazione è un dovere che il prossimo governo regionale avrà nei confronti della galassia di cda la cui reale necessità a volte può risultare perfino dubbia.** Difendiamo le realtà territoriali, ma è anche obbligatorio aggregare: un esempio sono le aziende di servizi, le quali sicuramente operano bene, ma gli investimenti aumenterebbero sensibilmente in caso di unificazioni (TPL, servizi idrici ed altro) che permetterebbero un sicuro rinnovo dei servizi con una maggiore qualità.

Il riordino delle funzioni degli Enti Locali nella Regione Veneto

I principi fondamentali cui si ispirerà l'azione della Regione sono quelli sanciti dallo Statuto che riconosce, promuove e garantisce l'autonomia degli Enti Locali nelle loro diverse manifestazioni, nonché il rispetto e la valorizzazione dell'autonomia dei Comuni, delle loro unioni, delle Province e delle città metropolitane così come riconosciute dalla Costituzione, attribuendo le funzioni amministrative secondo i principi di sussidiarietà, differenziazione, adeguatezza, completezza, efficienza ed economicità, in modo da evitare duplicazioni e sovrapposizioni di competenze.

Il primo impegno della Regione sarà l'approvazione della legge di riordino delle funzioni di area vasta che si ispiri ai seguenti principi:

- 1) Conferma alle Province delle funzioni fondamentali già previste dalla legge dello Stato:
 - a) costruzione e gestione delle strade provinciali;
 - b) pianificazione territoriale;
 - c) tutela e valorizzazione dell'ambiente, compresi:
 - la gestione dei rifiuti a livello provinciale;
 - il rilevamento, la disciplina e il controllo degli scarichi delle acque e delle emissioni atmosferiche e sonore;
 - la difesa del suolo, la prevenzione delle calamità nell'ambito dei piani nazionali e regionali di protezione civile, la prevenzione degli incidenti connessi ad attività industriali;
 - d) il trasporto pubblico e privato;
 - e) la programmazione provinciale della rete scolastica e la gestione dell'edilizia scolastica relativa agli istituti secondari di secondo grado;
 - f) la raccolta ed elaborazione di dati, l'assistenza tecnico-amministrativa agli Enti Locali - comprese l'assistenza e la tutela legale - e, d'intesa coi Comuni, le funzioni di predisposizione dei documenti di gara, di stazione appaltante, di monitoraggio dei contratti di servizio, e di organizzazione di concorsi e procedure selettive;
 - g) il controllo dei fenomeni discriminatori in ambito occupazionale e la promozione delle pari opportunità sul territorio provinciale.

- 2) Attribuzione alle Province delle funzioni di competenza regionale che richiedono un esercizio unitario di area vasta quali:
 - a) formazione professionale;
 - b) turismo;
 - c) caccia e pesca;
 - d) polizia provinciale.

- 3) Attribuzione delle risorse finanziarie necessarie all'esercizio delle funzioni di competenza regionale anche attraverso la fissazione di adeguati standard di servizio e risorse;

- 4) Individuazione di tutti gli enti o agenzie in ambito provinciale o sub-provinciale, comunque denominati, cui sono attribuite con norme regionali funzioni di organizzazione dei servizi di rilevanza economica e conseguente soppressione ed attribuzione delle relative funzioni alle Province e alla Città metropolitana, secondo principi di adeguatezza e sussidiarietà, in attuazione del comma 90 della Legge Delrio.

La Regione adotterà altresì tutti gli atti necessari:

 - a) ad assicurare la piena attuazione della L. R. 25/2014 "Interventi a favore dei territori montani e conferimento di forme e condizioni particolari di autonomia amministrativa, regolamentare e finanziaria alla Provincia di Belluno in attuazione dell'art.15 dello Statuto del Veneto";
 - b) a definire le funzioni fondamentali e specifiche della Città metropolitana di Venezia in attuazione della Legge Delrio e ad adeguare la propria normativa di settore per consentire l'esercizio delle funzioni e delle competenze fondamentali proprie della Città metropolitana in armonia con le prerogative e con le attribuzioni della Regione medesima e degli altri soggetti pubblici operanti nel territorio;

- c) ad attuare il riordino delle funzioni in applicazione del principio di sussidiarietà. Conseguentemente tutte le funzioni non riconducibili all'area vasta e che non attengono a esigenze unitarie per la collettività ed il territorio regionale vanno conferite ai Comuni, in forma singola o associata, secondo le rispettive dimensioni territoriali associative ed organizzative;
- d) a promuovere e sostenere l'esercizio associato delle funzioni non riconducibili all'area vasta ma che richiedono un ambito sovracomunale di attuazione;
- e) a definire sedi istituzionali di stabile confronto e programmazione tra Regione ed Enti Locali, con particolare riferimento all'istituzione del CAL - Consiglio delle Autonomie Locali - come previsto dall'art. 123 della Costituzione.
- f) a definire ed incentivare, anche con l'aiuto dello Stato, la realizzazione di aree metropolitane.

BUROCRAZIA E PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Poche regole ma certe, anche per evitare lunghi iter nei quali troppo spesso si registrano fenomeni di **corruzione**. Chiusura di uffici ed enti inutili e costosi. Finché il costo delle inefficienze sarà scaricato solo sulle imprese, queste continueranno a chiudere.

Fondi Europei

Creazione di una **centrale progetti**, a diretto contatto col presidente della Regione Veneto, e indipendente dagli assessorati. Questa centrale coordinerà le strategie progettuali da sviluppare sui fondi di coesione europea 2014-20, in stretto contatto con gli uffici regionali di Bruxelles. **Questa cabina di regia creerà una rete con le singole centrali progetti dei comuni capoluoghi.**

Sburocratizzazione

Per far "volare" le imprese con una burocrazia più snella ed efficiente, è indispensabile:

- 1) **semplificare le procedure amministrative** attuali. Ciò che è stato fatto fino ad oggi è stato un concentrarsi sulla "governance" della semplificazione più che sulla concreta semplificazione di alcuni importanti servizi e procedure. Basti pensare allo **Sportello Unico dell'Amministrazione Pubblica (SUAP)** che, anziché portare a uno snellimento burocratico, di fatto si sta rivelando per modalità e tempi di risposta alle domande delle imprese una sovrastruttura di affiancamento a nuclei/uffici di competenza esistenti, anziché un "integratore" di funzioni e di "tempi burocratici". A tal fine si coinvolgano in primis le associazioni di rappresentanza delle categorie interessate;
- 2) completare la diffusione delle nuove tecnologie informatiche (**digitalizzazione della P.A.**) per trasformare la "selva oscura" della macchina pubblica in una "casa di vetro", contribuendo attraverso la trasparenza a spezzare quella lontananza tra cittadino e amministrazione che spesso sfocia in una vera e propria deresponsabilizzazione;
- 3) **motivare e valorizzare le diffuse professionalità esistenti**, riorganizzando la dirigenza pubblica, i cui **incarichi** dovranno sempre rimanere ancorati al **principio di "ruolo"** (per servire i cittadini e non la politica), ma con l'introduzione contrattuale di elementi di maggior **dinamismo**, di **incentivazione del merito**, e dei **risultati prodotti**, unitamente all'individuazione di percorsi lavorativi che presuppongano, nel rispetto delle singole competenze dirigenziali, una **mobilità sia spaziale che**

temporale;

- 4) costituire una specifica **“agenzia regionale del controllo ispettivo”**, che coordini l’attività dei diversi segmenti pubblici preposti, definisca e renda pubbliche le modalità comportamentali per gli ispettori al fine di evitare sovrapposizioni e sprechi, anche previ specifici protocolli di intesa tra amministrazione e le maggiori associazioni regionali di rappresentanza delle imprese.

Facility Management, Concorrenza e PMI

Facilitare l’accesso delle piccole e medie imprese al mercato dei servizi pubblici adottando il codice europeo delle buone prassi in materia di appalti pubblici.

Sostegno al processo di internazionalizzazione delle imprese venete (e in particolare delle PMI) e agevolazioni all’ingresso di investitori esteri, mediante definizione di un programma regionale dedicato, che comprenderà tra l’altro:

- 1) consulenza e assistenza nella fase di valutazione preliminare del processo di internazionalizzazione;
- 2) facilitazioni nell’accesso al credito per i progetti di internazionalizzazione, mediante individuazione di programmi dedicati;
- 3) Facilitazioni nell’accesso ai programmi comunitari e ai fondi UE per le PMI venete (mediante il potenziamento dell’ufficio di collegamento esistente presso le Comunità Europee e presso la Regione Veneto);
- 4) Iniziative finalizzate ad agevolare l’ingresso di investitori e di capitali stranieri in Veneto, facilitando il superamento degli ostacoli burocratici e della barriera linguistica e promuovendo l’implementazione di piattaforme che favoriscano lo sviluppo dei rapporti tra gli investitori e le PMI venete;
- 5) Individuazione di zone franche, finalizzate a promuovere gli investimenti domestici e internazionali in particolare nelle aree del Veneto con più basso sviluppo economico.

SICUREZZA

Per ridare fiducia a imprese e cittadini con dosi più elevate di legalità e sicurezza, è imprescindibile:

- 1) fermo restando la lodevolissima azione costantemente svolta dalle forze dell’ordine, indurre il governo a prevedere **interventi eccezionali per il Veneto** per combattere la situazione di insicurezza dilagante in cui cittadini e imprese si trovano a causa di una presenza abnorme di clandestini senza lavoro e senza concrete speranze di inserimento nella società civile. È vitale ricostituire condizioni di **“sicurezza sociale”** per rendere appetibili **investimenti stranieri nell’economia** e, soprattutto, per non compromettere quello **sviluppo del turismo internazionale** che la regione più turistica d’Italia deve alimentare anche nell’interesse del Paese;

- 2) assumere un preciso impegno finanziario per la **sicurezza degli operatori** commerciali, turistici e dei servizi consistente nella costituzione di un **fondo** per diffondere sul territorio sistemi permanenti (anche privati) di video- rilevazione;
- 3) accentuare i **controlli** e la eventuale **confisca di prodotti contraffatti** che raggirano il consumatore e compromettono posti di lavoro e gettito fiscale;
- 4) attuare una **governance** più efficace delle **regole del mercato controllando** i comportamenti di tutti gli attori, **profit e no-profit, imprese e non-imprese**, evitando al tempo stesso un decalage normativo ed amministrativo, in modo da tenere sotto controllo le **forme scorrette di ibridazione tra attività diverse** (produzione, commercio, somministrazione, turismo).

BILANCIO E FINANZA

Fisco e Agenzia delle Entrate

Mettiamo controllato e controllore sullo stesso piano. Il Fisco e l’Agenzia delle Entrate si devono trasformare in consulenti e in consiglieri. **Eliminiamo gli studi di settore, dannosi e inadatti al sistema produttivo di oggi.** La caccia alle streghe alla quale abbiamo assistito negli ultimi anni è solo una dannosa propaganda contro chi, lavorando onestamente, è riuscito a creare ricchezza per sé e per il Paese.

Per produrre più ricchezza, con un Fisco più leggero, è indispensabile:

- 1) prevedere il costante **monitoraggio della pressione fiscale complessiva** (erariale e locale) per giungere a una vera e propria **“camera di concertazione permanente”** tra le associazioni di rappresentanza di imprese più rappresentative (regione/provincia) e gli Enti Locali.
- 2) avviare azioni finalizzate all’introduzione di varie forme di **fiscalità di vantaggio** sia negli ambiti territoriali oggetto di recupero e di sviluppo delle attività commerciali e turistiche (ad es. nei centri storici, nei centri di Antica Origine e Collinari, nei nuclei rurali e montani più fragili per la salvaguardia di indispensabili servizi sociali di base), che nelle moderne forme di aggregazione di impresa (ad esempio nelle “reti di imprese”), intervenendo sull’IMU. **La Regione dovrà lavorare per l’istituzione di “zone franche”, ossia a tassazione zero, per gli imprenditori che decidono di investire in determinate zone del nostro territorio, creando così posti di lavoro, rilanciando l’economia, e rimettendo in moto i consumi. Allo stesso tempo avremmo minore spesa sociale.**

Dimezzamento del bollo auto

Riduzione del bollo auto del 5% all’anno per una scontistica massima del 50% dopo 10 anni.

Ulteriori incentivi per i pensionati

Coi risparmi di spesa si potrebbe seguire il modello della Baviera: **dare 5 euro lordi in più al mese di pensione per ogni anno trascorso in aziende private venete da residenti in Veneto, con un limite anagrafico superiore ai 65 anni e per pensioni inferiori ai 2.500 euro mensili.**

Spese per imprese

Riduzione del costo dell'energia per le aziende venete, modificando il sistema di fiscalità. Maggior deducibilità dei costi del lavoro, della produzione e per gli investimenti.

FAMIGLIA

Dal matrimonio, tre anni di franchigia fiscale regionale, prorogata di 12 mesi ogni figlio; deducibilità delle spese per la famiglia nella fiscalità regionale; dote familiare riconoscendo senza oneri pubblici e con compensazioni ambientali un bonus edilizio (familiare ius aedificandi) di almeno 100 mc per ogni figlio, utilizzabile o commerciabile per esigenze familiari. Siamo per il sostegno e la promozione della famiglia come società naturale fondata sul matrimonio tra uomo e donna.

EDUCAZIONE

Riconoscimento del ruolo primario della famiglia nell'educazione delle nuove generazioni. Promozione della scuola pubblica statale e della scuola pubblica paritaria come due pilastri fondamentali del sistema educativo, complementari alla famiglia.

SCUOLA

Deducibilità dal Fisco regionale e locale delle rette delle scuole paritarie e riconoscimento di crediti per la formazione professionale direttamente in capo alle imprese.

LE PRIORITA' PER BELLUNO

Applicazione immediata dell'articolo 15 dello Statuto Regionale, della legge regionale n. 25/2014, e trasferimento delle deleghe con adeguate risorse alla Provincia. Perseguimento del processo di autonomia del territorio provinciale e rispetto della volontà popolare per dare **risposta ai referendum "secessionisti"** dei vari Comuni; **nomina di un assessore bellunese con delega anche alle funzioni della Provincia di Belluno**; istituzione di **"zone franche"**; intensificazione delle politiche transfrontaliere; conferma dei trasferimenti dei canoni idrici a favore della montagna per la parte di competenza regionale.

MOBILITA':

- **Nodo viabilistico da completare nel contesto della nuova SP1, tratto Anzù Busche e allacciamento all'autostrada;**
- **galleria Ponte Serra - Ponte Oltra (SS 52);**
- **potenziamento e messa in sicurezza della rete viabilistica e completamento degli assi principali.**

TRASPORTI:

- **Agevolazioni del trasporto di montagna e degli studenti; chiusura dell'anello ferroviario delle Dolomiti;**
- **piano integrato trasporti ferro/gomma e biglietto unico;**
- **miglioramento del trasporto pubblico dalla pianura alla montagna con ripristino di alcuni treni diretti sulle tratte Calalzo-Venezia e Calalzo-Padova.**

AGRICOLTURA:

- **Incentivo al mondo cooperativo dell'agricoltura di montagna e delle aziende agricole di alta montagna;**
- **istituzione del marchio unico "prodotto di montagna";** ricomposizione agraria e fondiaria.

TURISMO:

- **Centralità alla Provincia con pieno trasferimento delle competenze turistiche (applicazione art.15); Provincia come ente di coordinamento superiore;**
- **potenziamento della ricettività alberghiera e sostegno a chi intende riqualificare l'esistente, anche con formule urbanistiche sperimentali;**
- **Sostegno alla riqualificazione infrastrutturale in preparazione dei Mondiali di sci di Cortina 2021.**

ISTRUZIONE:

- **Incentivi alle scuole di montagna con deroghe ai limiti minimi delle classi;**
- **integrazione scuola-lavoro specialmente negli istituti di interesse locale (alberghiero, Ipsia ottici, Iis agrario).**

LAVORO:

- **Incentivo al polo di ricerca e sviluppo industriale del freddo (zona Lentiai/Mel/Limana/Trichiana) e dell'occhiale (Cadore/Agordino/Longarone/Sedico);**
- **bandi regionali con priorità alle aziende locali; sgravi fiscali alle Pmi di montagna; realizzazione della fibra ottica.**

URBANISTICA:

- **Incentivo all'utilizzo del legno** in edilizia con **agevolazioni regionali** per chi si avvale di aziende locali; riqualificazione dei territori abbandonati.

SANITA':

- Incentivo per i medici che lavorano in montagna e **collegamento con le Università di Padova e Verona**;
- mantenimento dei presidi ospedalieri di montagna; **potenziamento della rete di urgenza/emergenza**.

DIFESA DEL SUOLO:

- Completamento delle opere di difesa idrogeologica.

SOCIALE:

- Difesa dei servizi di montagna, **istituzione dei centri servizi nei piccoli paesi** unificando le strutture e razionalizzando i costi.

MINORANZE LINGUISTICHE:

- Sostegno e tutela del patrimonio delle minoranze linguistiche; incentivo all'applicazione della **legge statale 482/99 nel settore pubblico**; principio della padronanza della lingua nei comuni di riconosciuta minoranza linguistica.

Questo documento è stato redatto a più mani col contributo di professionisti e ha tratto anche spunto dai principali “manifesti” delle associazioni di categoria, in prima linea per il rilancio del Veneto nei rispettivi settori.